VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 190)
z dnia 10 maja 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 190)

10 maja 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2459).

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Chodkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Bartosz Jabłonka** naczelnik Wydziału Kontroli Inspekcyjnej w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Piotr Litwiński** prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Wilk** dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Jarosław Lichocki**, **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam pana ministra Marka Chodkiewicza, podsekretarza stanu w resorcie infrastruktury, oraz towarzyszących mu współpracowników. Stwierdzam kworum.

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej na 62. posiedzeniu w dniu 9 maja 2018 r. na podstawie art. 39 ust. 32 regulaminu Sejmu skierował rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, druk nr 2459, do Komisji Infrastruktury w celu rozpatrzenia. Czy są jakieś uwagi do porządku dziennego? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Paweł Szramka (Kukiz15):

Panie przewodniczący, zgłaszam wniosek o powołanie podkomisji do rozpatrzenia projektu tej ustawy. Projekt jest bardzo obszerny, a ponadto wprowadza dodatkowe kary na przewoźników, a co więcej – wprowadza system podwójnego karania. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to chciałbym oddać głos przedstawicielom strony społecznej, którzy dokładniej uzasadnią wniosek o powołanie podkomisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle, ale najpierw musimy przyjąć porządek dzienny. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma uwag. Stwierdzam, że porządek został przyjęty.

Wysoka Komisjo, posłem Szramka awansem zgłosił wniosek o powołanie podkomisji. Rozumiem, że nie mamy innego wyjścia, jak poddać go pod głosowanie. Kto z państwa jest za tym, żeby powołać podkomisję do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym z druku nr 2459? (6) Kto jest przeciw? (9) Kto się wstrzymał od głosu? (0) Dziękuję. Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał wymaganej większości.

Przystępujemy do rozpatrzenia projektu ustawy z druku nr 2459. Czy ktoś zgłasza jakieś uwagi do tytułu ustawy? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia tytułu ustawy? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła tytuł ustawy.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 1. Czy są uwagi do zdania pierwszego w art. 1? Nie słyszę uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zdania pierwszego w art. 1? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zdanie pierwsze w art. 1.

Kolejne artykuły będziemy procedować, rozpatrując poszczególne zaproponowane zmiany. Art. 1 zmiana nr 1. Czy są uwagi do zmiany nr 1? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. W zmianie nr 1 zostaje m.in. określona definicja operacji transportu modalnego. W art. 4 lit. a) dodaje się pkt 14b, w którym wnioskodawcy stwierdzają, że operacje transportu modalnego to operacje transportowe obejmujące żeglugę śródlądową lub transport morski, których częścią jest transport drogowy o długości początkowego lub końcowego odcinka drogowego nieprzekraczającej 150 km. Mamy w związku z tym pytanie. Mieści się ono na granicy kwestii merytorycznych. Czy jest możliwe, aby odcinkiem drogowym był także odcinek środkowy? Czy też podana definicja wyklucza tego rodzaju przypadki, gdy transport jest prowadzony jakimś odcinkiem środkowym? Zasadnicza będzie odpowiedź na pytanie, czy ta definicja powinna takie przypadki wykluczać.

W dalszej części definicji jest wymieniona przesłanka, która stwierdza, że operacja jest niezbędna w celu dotarcia do najbliższego miejsca umożliwiającego obsługę pojazdu dokonującego operacji transportu intermodalnego. W naszej ocenie to osoby, ewentualnie podmioty, dokonują operacji transportowych. Pojazd w najlepszym razie może być najwyżej objęty operacją transportu intermodalnego, natomiast nie może tej operacji dokonywać.

Prosilibyśmy wnioskodawców o ustosunkowanie się do wątpliwości zgłoszonych przez Biuro Legislacyjne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy przeciwni zaproponowanym zmianom.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Krótko mówiąc, opowiadacie się państwo za pozostawieniem wersji zgodnej z brzmieniem przedłożenia.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak jest.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

O głos poprosił jeszcze pan poseł Żmijan. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wysoka Komisjo, w czasie pierwszego czytania projektu ustawy starałem się wykazać, w imieniu Klubu Parlamentarnego Platforma Obywatelska, że akt prawny, którym się teraz zajmujemy, w zasadniczej mierze stanowi dostosowanie polskiego prawa do regulacji unijnych, ale jednak nie w całości. W szczególności z wykonywaniem prawa europejskiego nie mają nic wspólnego propozycje dotyczące sposobu karania. Chodzi mi konkretnie o zamianę dotychczasowego trybu wykroczeniowego na tryb administracyjny. Inaczej mówiąc, ma się teraz karać bez wcześniejszego zbadania osoby, która przyczyniła się do naruszenia prawa wspólnotowego. To pierwsza uwaga.

Druga uwaga jest taka, że zaproponowane wysokości kar nie mają odzwierciedlenia w prawie unijnym. Ta kwestia leży w kompetencjach krajowych. W związku z powyższym pozwoliłem sobie przygotować zestaw ośmiu poprawek, które przywracają stan prawny sprzed nowelizacji. W sumie, jak powiedziałem, tych poprawek jest osiem. Mam je w tej chwili przed sobą i bardzo proszę sekretariat Komisji o ich powielenie oraz rozdanie posłom w celu zapoznania się z ich treścią. Umożliwi to również panom mecenasom z Biura Legislacyjnego merytoryczne odniesienie się do istoty rzeczy zaproponowanych poprawek. Zwracam uwagę, że przedłożone propozycje nie dotyczą żadnych innych regulacji poza kwestią karania. Najkrócej mówiąc, jak już wspominałem, chodzi o zmianę trybu wykroczeniowego na administracyjny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Proszę sekretariat o skserowanie poprawek i dostarczenie ich członkom Komisji. Czy wśród zgłoszonych poprawek znajduje się poprawka dotycząca zmiany nr 1?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

W takim razie musimy poczekać na dostarczenie kserokopii. Czekając na poprawki, proponuję, żeby pani minister Chodkiewicz zechciał odnieść się do słów posła Zmijana.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeśli można, to bardzo chętnie, panie przewodniczący. Szanowni państwo, zmianę trybu z wykroczeniowego na administracyjny przyjęliśmy m.in. na prośbę przedstawicieli przewoźników. W pewnym momencie zwrócili oni nam uwagę, że tylko ich się karze na polskich drogach, natomiast nie karze się przewoźników zagranicznych, gdyż z tytułu popełnienia wykroczenia nie można ukarać zagranicznego przewoźnika. Zarzucano nam, że GITD głównie zatrzymuje i karze polskich przewoźników. Zaproponowaliśmy zatem nowelizację polegającą na zrównaniu praw przewoźników krajowych i zagranicznych, jak również osób zarządzających firmami przewozowymi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Przewodniczący Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie chcę się wdawać w dyskusję, ale wydaje mi się, że ani pan przewodniczący, ani pan minister nie będą zaskoczeni, jeżeli złożę oświadczenie, iż propozycje poprawek nie stanowią efektów moich własnych przemyśleń czy jakichś fanaberii. Te poprawki zostały formułowane po dogłębnych konsultacjach z przedstawicielami środowiska przedsiębiorców działających w sferze transportu drogowego. Muszę powiedzieć, że przedstawiciele branży byli bardzo oburzeni faktem, że w prowadzonych konsultacjach nie podjęliście państwo w ogóle tej kwestii.

Ponieważ widzę na sali przedstawicieli branży, zakładam, że wypowiedzą się jeszcze na ten temat, ale z całą mocą chcę teraz podkreślić, że zgłoszone poprawki wynikają z oczekiwań środowiska transportowców. Przypomnę państwu, że obowiązujące dziś regulacje zostały wypracowane w 2011 r. przy wydatnym udziale przedstawicieli środowiska przewoźników i przy zgodzie posłów ze wszystkich opcji politycznych. Dlatego zgłoszone propozycje poprawek uważam za jak najbardziej uzasadnione. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan minister Chodkiewicz, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeżeli można, panie przewodniczący, to chciałbym, aby na ten temat zabrał głos pan Bartosz Jabłonka. Czy jest to możliwe w tej sprawie?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście, bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału Kontroli Inspekcyjnej w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego Bartosz Jabłonka:

Dzień dobry państwu. Jeśli chodzi o zmianę odpowiedzialności zarządzającego z obecnie obowiązującego trybu wykroczeniowego na tryb administracyjny, chciałbym poinformować, że głównym celem zaproponowanej zmiany było zniesienie dyskryminacji polskich przewoźników, która występowała w porównaniu z sytuacją przewoźników zagranicznych.

Trzeba także wspomnieć o czymś, o czym przewoźnicy doskonale wiedzą, a mianowicie, że obecna polityka i działania Inspekcji Transportu Drogowego zmierzają do tego, żeby poziom kontroli przewoźników polskich i zagranicznych był taki sam. Dobitnie pokazują to statystyki z ostatniego roku. Mamy prawie 50% kontroli przypadających na przewoźników polskich i prawie tyle samo przypada na przewoźników zagranicznych.

W świetle obecnie obowiązujących przepisów wszyscy przewoźnicy posiadający siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, a w zasadzie ich zarządzający, nie mogli być ukarani w trybie wykroczeniowym z załącznika nr 2. Działo się tak z różnych względów. Tryb wykroczeniowy nie pozwala chociażby na szybkie ustalenie zarządzającego, a następnie na efektywne wyegzekwowanie nałożonej kary w postaci zapłaty za wystawiony mandat. Skutek był taki, że przewoźnicy z krajów Unii, którzy popełniali u nas wykroczenia, nie mieli ich wykazywanych w systemie, a tym samym nie podpadali pod regulacje związane z utratą dobrej reputacji. W przypadku polskich przewoźników było dokładnie odwrotnie, tzn. groziło im wszczęcie procedury związanej z utratą dobrej reputacji. Taka sytuacja była ewidentną dyskryminacją polskich przewoźników i dlatego, po wzięciu pod uwagę interpelacji poselskich składanych w tej sprawie w ubiegłych latach, zdecydowaliśmy się na zmianę procedury z trybu wykroczeniowego na administracyjny. Chodziło nam o osiągnięcie równowagi w traktowaniu przewoźników polskich i zagranicznych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wysoka Komisjo, panie ministrze, gdyby chcieć wpisać się w filozofię przedstawionego uzasadnienia, to można by stwierdzić, że w każdym innym rodzaju wykroczenia popełnionego przez podmiot zagraniczny też nie można wyegzekwować kary. Jest to oczywiście nieprawda, bo taką karę można wyegzekwować. Trzeba tylko wykonać większą pracę i wykazać się większym zaangażowaniem. Problem polega na tym, że w trybie administracyjnym wystarczy stwierdzenie, że doszło do naruszenia prawa. Wszystko dzieje się szybko, bez badania stanu faktycznego i przeprowadzenia dodatkowych czynności. Inaczej mówiąc, urzędnik ma problem z głowy, ale chyba nie o to chodzi.

Jak powiedziałem, jeśli przyjąć panów filozofię, to również za przekroczenie prędkości, ale także i za inne naruszenia przepisów, których jest przecież cały szereg, nie można by egzekwować kar. Nic bardziej błędnego. W moim przekonaniu można nakładać sankcje, tylko że wiąże się to z dodatkowymi czynnościami i musi trochę dłużej potrwać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym nieco uporządkować dyskusję. Poprawki zgłoszone przez posła Żmijana dotyczą dopiero zmiany nr 13 w art. 1. Mamy jeszcze zatem chwilę, aby się z nimi spokojnie zapoznać i je przeanalizować.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jedno zdanie tytułem wyjaśnienia, panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli. Zgłosiłem te poprawki teraz, ponieważ tworzą one wspólną całość. Jest ich wprawdzie osiem, ale sugerowałbym, aby nad nimi głosować łącznie, o ile oczywiście Biuro Legislacyjne uzna to za wskazane.

Legislator Wojciech Paluch:

Zgadzamy się, panie przewodniczący. Jak powiedziałem, chodzi o zmianę nr 13, ale konsekwencja przyjęcia lub odrzucenia poprawki do zmiany nr 13 będzie rzutować na pozostałe siedem poprawek. Tych poprawek jest łącznie osiem, ale można je zmieścić w jednym pomyśle merytorycznym.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dlatego proponuję łączne głosowanie.

Legislator Wojciech Paluch:

Tak jest, ale sprawą zajmiemy się na spokojnie dopiero podczas rozpatrywania zmiany nr 13. Teraz, przypominam, jesteśmy ciągle przy zmianie nr 1, a skoro przy niej jesteśmy, to chciałbym jeszcze zwrócić uwagę, że na str. 4 w lit. w) wnioskodawca odwołuje

się do ustawy o tachografach. Proszę zauważyć, że procedowany projekt rządowy odsyła w konsekwencji do nowej ustawy o tachografach. To oznacza, że te dwie ustawy muszą być ze sobą skorelowane. Dobrze byłoby, gdyby ich drugie czytanie, a w konsekwencji uchwalenie, dokonało się w tym samym dniu. De facto obie ustawy stają się nierozerwalnie ze sobą związane. Ponieważ dzisiaj najprawdopodobniej zakończymy prace nad projektem ustawy z druku nr 2459, to tachografy na najbliższym posiedzeniu Sejmu, z gotowym sprawozdaniem, powinny być skierowane w tym samym dniu co nasz projekt do rozpatrzenia przez Wysoką Izbę. Należy pamiętać, aby te procesy skorelować.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozmawiamy o drukach nr 2458 i 2459. Są one ze sobą powiązane bliźniaczo, jeśli chodzi o proces legislacyjny. Uwaga pana mecenasa jest słuszna i oczywiście zachowamy ją w pamięci.

W tej chwili powracamy do zmiany nr 1. Jak się zdołałem zorientować, nikt nie zgłosił uwag do jej brzmienia. Czy pan minister chciałby coś jeszcze dodać?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Nie tyle do zmiany nr 1 jako takiej, ale po wystąpieniu pana przewodniczącego Żmijana chciałbym, aby pan przewodniczący pozwolił nam jeszcze pewne sprawy wytłumaczyć. Jeśli można, to uczyniłby to pan Jabłonka.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Naczelnik wydziału w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego GITD Bartosz Jabłonka:

Bardzo krótko, szanowni państwo. Myślę, że pewne sprawy zdołamy jeszcze wyjaśnić w dalszej części posiedzenia. Jeśli chodzi o stwierdzenie pana posła, że w przypadku trybu administracyjnego mamy do czynienia z prostymi czynnościami urzędniczymi, tzn. urzędnik stwierdza popełnienie czynu i nakłada karę, to chciałbym tylko zwrócić uwagę, że ustawa zawiera artykuły mówiące o przesłankach uwalniających od odpowiedzialności administracyjnej przedsiębiorcę lub zarządzającego. Określone przesłanki są wskazane, a więc nie jest tak, że przedsiębiorca lub zarządzający będą karani z automatu. Należy ustalić prawidłowo stan faktyczny, a jeśli nie zostanie to wykonane, to sąd zweryfikuje prawidłowość działań w trakcie postępowania sądowoadministracyjnego. Dlatego trudno mi jest zgodzić się z argumentem, że mamy do czynienia z systemem zerojedynkowym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Zgłaszają się do głosu przedstawiciele przewoźników. Pan Litwiński, bardzo proszę.

Prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Szanowni państwo, to nieprawda, że były jakiekolwiek konsultacje w tej sprawie. Nikt z nami niczego nie konsultował. Reprezentuję Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego i gwarantuję, że nikt się nas o te sprawy w ogóle nie pytał. Dziś jest pierwszy raz, kiedy zobaczyliśmy poprawki do ustawy. Jest z nami przedstawiciel Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i oni też nie byli o nic pytani. Nie jest prawdą twierdzenie, że brak jest możliwości karania zagranicznego przewoźnika. Taka możliwość istnieje. Jeśli taki przewoźnik zawini, to dopóki nie opłaci kary, nie wypuszcza się go z kraju. Po prostu. Na polski podmiot – na tym polega różnica – można nałożyć mandat z odroczonym terminem płatności.

Proszę państwa, doskonale pamiętam, że ten temat już raz się pojawił w 2011 r. Mam na myśli kary administracyjne. Wówczas mądrością wszystkich posłów, tych i innych opcji, Sejm odstąpił od tej koncepcji. Naprawdę nie wiem, w czym to komuś przeszkadzało, że teraz nagle powracamy do trybu administracyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan dyrektor Bogdanowicz, bardzo proszę.

Dyrektor generalny Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Bogdanowicz:

Andrzej Bogdanowicz, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dzisiejsze rozważania są prowadzone co najmniej na poziomie rozprawy doktorskiej. Mówi się o filozofii podejścia do prawa i do jego stosowania. Moim zdaniem różnica jest dość wyraźna i oczywista. Albo trzeba badać winę i z tego tytułu konkretną osobę ukarać, albo należy stwierdzić fakt i daną osobę ukarać. Niech się potem odwołuje. Z poziomu przedsiębiorcy, z poziomu osoby zarządzającej transportem wolelibyśmy, żeby była zbadana wina, następnie ustalony zostałby winny i w konsekwencji ukarany. Nie przemawia do nas stwierdzenie faktu tylko zgodnie z oceną organów kontrolnych. Na tym polega problem i tę kwestię należy rozstrzygnąć. Prosimy Wysoką Komisję o uwzględnienie wniosku w sprawie karania w trybie wykroczeniowym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy pan minister zechce się ustosunkować do głosów przedstawicieli przedsiębiorców?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Podtrzymujemy brzmienie przedłożenia rządowego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem. Dziękuję. Czy są inne uwagi do zmiany nr 1? Nie słyszę innych uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 1? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 1.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany nr 2. Czy są uwagi do zmiany nr 2? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 2? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 2.

Zmiana nr 3. Czy są uwagi do zmiany nr 3? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 3? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 3.

Zmiana nr 4. Czy są uwagi do zmiany nr 4? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 4? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 4.

Zmiana nr 5. Czy są uwagi do zmiany nr 5? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 5? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 5.

Zmiana nr 6. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 6? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 6.

Czy są uwagi do zmiany nr 7? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 7? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 7.

Zmiana nr 8. Czy ktoś zgłasza uwagi do zmiany nr 8? Nikt nie zgłasza uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 8? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 8.

Zmiana nr 9. Czy są uwagi do zmiany nr 9? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 9? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 9.

Zmiana nr 10. Czy są uwagi do tej zmiany? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

W zmianie nr 10 proponujemy, żeby w lit. a), która dotyczy art. 90a, mówić o wojewódzkim inspektorze transportu drogowego. Analogiczna uwaga dotyczy zmiany nr 11. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem, że jest to tylko zmiana redakcyjna.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak jest.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Prezydium upoważnia oczywiście Biuro Legislacyjne do naniesienia niezbędnych zmian redakcyjnych, tam gdzie jest to konieczne. Proszę tylko o sygnalizowanie tego rodzaju poprawek dla celów statystycznych.

Czy są inne uwagi do zmiany nr 10? Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Chcę zwrócić uwagę, że zmiana inspektora głównego na wojewódzkiego nie jest tylko zmianą redakcyjną. Jest to zmiana dość istotna, ale nie zgłaszamy zastrzeżeń.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Spokojnie. Panie mecenasie, proszę raz jeszcze wytłumaczyć stanowisko Biura Legislacyjnego.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie ministrze, my nie zamieniamy jednego inspektora na drugiego. Wojewódzki oczywiście zostaje, a zmiana polega na dodaniu słów „transportu drogowego". W tej chwili w projekcie jest tylko inspektor wojewódzki. My proponujemy, aby dodać „transportu drogowego". W żadnym razie nie śmielibyśmy samodzielnie zamieniać głównego inspektora na wojewódzkiego.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Bardzo przepraszam. Źle zrozumiałem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czyli nie ma obiekcji wobec dodania słów „transportu drogowego". Rozumiem, że je dodajemy.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są inne uwagi do zmiany nr 10? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 10 wraz z poprawką redakcyjną Biura Legislacyjnego? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 10.

Zmiana nr 11. Z taką samą uwagą pana mecenasa jak przedstawiona przy okazji zmiany nr 10. Czy są inne uwagi do zmiany nr 11? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 11? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 11.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany nr 12. Czy ze strony państwa posłów są jakieś uwagi do zmiany nr 12? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 12? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 12.

Zmiana nr 13. Pan poseł Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie chcę powtarzać, bo szkoda czasu, jaka jest idea kompletu ośmiu zgłoszonych poprawek. Mówiłem o tym wcześniej. Proszę tylko Biuro Legislacyjne o zajęcie stanowiska w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie mecenasie.

Legislator Wojciech Paluch:

Nie mamy uwag redakcyjno-legislacyjnych do poprawek zgłoszonych przez pana przewodniczącego Żmijana, ale jest nam trudno ad hoc ocenić, jak te poprawki będę mogły funkcjonować po ich ewentualnym przyjęciu w systemie prawa. Zwracam uwagę, że poprawki otrzymaliśmy dosłownie kilka minut temu. Jedna rzecz jest istotna, wspominaliśmy już o niej wcześniej, tzn. że należy je rozpatrywać łącznie, to po pierwsze, a po drugie – wszystkie poprawki mają charakter stricte merytoryczny, co wymaga odniesienia pana ministra. Podkreślamy, że przyjęcie tych poprawek przywracałoby,

a w zasadzie utrzymałoby obecne status quo, jeśli chodzi o regulacje ustawowe. Pozostawiamy rzecz decyzji Wysokiej Komisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie mecenasie rozumiem, że jeśli głosowalibyśmy nad tymi poprawkami, to należałoby je poddać pod głosowanie łącznie.

Legislator Wojciech Paluch:

Tak jest.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Grabarczyk, proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, przed głosowaniem chciałbym jeszcze zapytać pana ministra o jedną sprawę. Niedawno Sejm procedował pakiet ustaw, który umownie został zbiorczo nazwany Konstytucją dla biznesu. W tejże Konstytucji dla biznesu znalazły się rozwiązania łagodzące rygory w stosunku do małych i średnich przedsiębiorców. Rozpatrywany projekt ustawy idzie pod prąd i wbrew tamtym rozwiązaniom, które zostały przyjęte w Konstytucji dla biznesu. Proszę mi wyjaśnić sens i logikę takiego działania. Chodzi mi o to, że z jednej strony rząd liberalizuje rygory obowiązujące w prowadzeniu działalności gospodarczej, a drugiej strony równocześnie je zaostrza i wprowadza drogę na skróty. Gdzie tu jest w ogóle sens, panie ministrze? Czy nie lepiej dać sobie chwilę na zastanowienie i przeanalizowanie proponowanych rozwiązań? Czy nie należałoby poprosić o opinie ekspertów? Jeśli dziś przyjmiemy ten projekt, to za chwilę odbędzie się drugie czytanie i klamka zapadnie, odwrotu nie będzie. Wtedy jednak każdy przedsiębiorca będzie mógł powiedzieć, że rząd go oszukał, ponieważ tylko pozorował liberalizację, a w rzeczywistości zaostrzył przepisy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowny panie pośle, wydaje się, że ta regulacja nie ma nic wspólnego z prowadzeniem działalności gospodarczej. Ustawa jedynie nakłada karę za stwierdzone nieprawidłowości. Dążymy do tego, żeby podmioty zagraniczne były traktowane w tym zakresie na równi z polskimi podmiotami. Dostosowujemy nasze regulacje do prawa unijnego i moim zdaniem jest to dobry krok w kierunku uporządkowania sytuacji na rynku przedsiębiorców transportowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Proszę, pan poseł Kotowski.

Poseł Kazimierz Kotowski (PSL-UED):

Panie ministrze, pracujemy teraz nad przepisami, które będą miały określone konsekwencje. Mam w związku z tym do pana pytanie. Czy jest pan naprawdę przekonany, że to co uchwalimy, naprawdę nie ma związku z wykonywaniem działalności gospodarczej? Czy jest pan tego pewien? Czy jest pan przekonany, że rzeczywiście dążycie do ujednolicenia przepisów i nakładając kary na przewoźników zagranicznych, sprawicie, że owi przewoźnicy będą traktowani na równi z polskimi przewoźnikami? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie pośle, przede wszystkim zależy nam na przestrzeganiu prawa przez wszystkich przewoźników, którzy uczestniczą w ruchu drogowym.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, pan poseł Szramka.

Poseł Paweł Szramka (Kukiz15):

Panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym wesprzeć stanowisko moich poprzedników. To, co robi rząd, to działania pozorne. Z jednej strony słyszymy bowiem, że rząd ułatwia działalność przedsiębiorcom, a z drugiej przy okazji niejako mniej istotnych kwestii zaciskacie im pasa. Takie podejście jest bardzo nieuczciwe, tym bardziej że jak stwierdzili przedstawiciele przewoźników, nie byli wcześniej konsultowani w najbardziej drażliwych kwestiach tej ustawy. W tej sytuacji najlepszym rozwiązaniem, moim zdaniem, jest zgłoszona wcześniej propozycja powołania podkomisji. Skoro mamy karać przedsiębiorców dotkliwiej niż dotychczas, to skonsultujmy ten pomysł w spokojnej atmosferze i nie podejmujmy decyzji w taki sposób, jak pracujemy obecnie, czyli w sytuacji gdy nie mamy nawet czasu spokojnie przeczytać artykułu, nad którym za chwilę będziemy głosowali. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Zdaje się, że zgłaszał się jeszcze pan Litwiński. Bardzo proszę.

Prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Panie ministrze, mówi pan, że trzeba szanować prawo. Zgoda, też opowiadamy się za szacunkiem dla prawa, ale jak w tym kraju można szanować prawo, jeżeli w Polsce mamy 98% firm, które nie posiadają prawa dojazdu do własnej bazy? Rząd polski już dawno powinien wykonać unijną dyrektywę o dopuszczeniu pojazdów o nacisku 11,5 tony. Nie zrobił tego. My nie możemy nadal dojechać do miejsca rozładunku, załadunku i do własnej bazy. Czy w tym momencie nie widzicie, iż trzeba szanować prawo? Rzeczywistość jest taka, że jutro pierwszy z brzegu inspektor może wyjść i skasować 90% polskich firm transportowych. Takie macie prawo, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Szanowni państwo, projekt ustawy był dostępny na stronach Rządowego Centrum Legislacji od połowy ubiegłego roku. Panie prezesie, ja panu nie przerywałem. Powtórzę jeszcze raz, że rząd podtrzymuje brzmienie przepisu zawarte w druku przedłożenia.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Mamy zatem jasno określone stanowisko rządu. Poddaję pod głosowanie poprawkę zgłoszoną przez posła Żmijana. Jest to poprawka nr 1. Składa się ona w sumie z ośmiu poprawek. Głosujemy nad nimi łącznie.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez posła Żmijana? (10) Kto jest przeciw? (10) Kto się wstrzymał od głosu? (0) Dziękuję. Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała wymaganej większości. Pan poseł Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

W związku z tym rozstrzygnięciem zgłaszam wniosek mniejszości do procedowania na kolejnym etapie prac legislacyjnych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Został zgłoszony wniosek mniejszości. Pan poseł Grabarczyk, proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Panie przewodniczący, głosowanie pokazało, że mamy poważne wątpliwości w tej kwestii. Głosy podzieliły się po równo. Owszem, patrząc na sprawę regulaminowo, propozycje poprawek nie uzyskały wymaganej większości, ale wynik głosowania pokazał, że mamy problem. Proponuję, żebyśmy dali sobie czas na zastanowienie się. Powołajmy podkomisję, zażądajmy ekspertyz, skonsultujmy szerzej proponowane rozwiązania itd. Głosowanie sprzed chwili pokazuje, że właśnie w taki sposób powinniśmy postąpić. Parlament powinien podejmować decyzje, będąc w pełni świadomym ich skutków.

Proszę o przegłosowanie wniosku o powołanie podkomisji. Jest to moim zdaniem konieczne, sądząc po wynikach głosowania nad poprawką.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przepraszam za to małe zamieszanie, ale właśnie przed chwilą musiałem odebrać telefon od pana ministra Wilda w związku z ustawą o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. To był jedyny powód, że przez chwilę nie prowadziłem posiedzenia. Rozumiem stanowisko pana posła Grabarczyka, ale głosowanie nad powołaniem podkomisji już się dziś odbyło. Zgłoszone poprawki nie uzyskały wymaganej większości. Być może te kwestie będą stanowiły przedmiot dyskusji w trakcie następnych etapów procesu legislacyjnego, ale teraz proponuję przejść do dalszych prac nad projektem ustawy.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Panie przewodniczący, spróbujmy może chociaż przegłosować wniosek o powołanie podkomisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Już to dziś robiliśmy, panie pośle.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Ale nie znaliśmy wtedy wyników głosowania nad poprawką.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są inne uwagi do zmiany nr 13? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 13? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 13.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 14. Czy są uwagi do tej zmiany? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, chcemy zapytać o sumę kar. W art. 92a ust. 5 wnioskodawcy proponują, żeby w przypadku sumy kar pieniężnych wskazać maksymalne limity, które nie mogą być przekroczone w określonych terminach. W pkt 1, 2 3 i 4 ten termin wynosi pół roku, ale w pkt 5 nie ma wskazanego terminu. Czy taka regulacja jest wprowadzona celowo, czy limit 40 tys. zł dla podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem drogowym jest limitem na cały okres prowadzenia działalności gospodarczej? Jak należy czytać ten przepis?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Poproszę o udzielenie odpowiedzi pana Jabłonkę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy zanim pan udzieli odpowiedzi na pytanie, moglibyśmy dowiedzieć się, jaką pełni pan funkcję?

Naczelnik wydziału w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego GITD Bartosz Jabłonka:

Naczelnik Wydziału Kontroli Inspekcyjnej w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Jeżeli chodzi o pkt 5, to pan mecenas ma rację. Faktycznie nie uzależnia on wysokości kary od liczby zatrudnionych kierowców. Wynika to z prostej przyczyny, a mianowicie ten punkt dotyczy innych podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym. Mogą to być nadawcy, firmy spedycyjne uczestniczące w łańcuchu transportowym itd., ale nie są to stricte przewoźnicy drogowi i dlatego nie zatrudniają kierowców. Z tej przyczyny nie jest określona liczba zatrudnianych kierowców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Nastąpiło chyba nieporozumienie. Ja pytałem o termin, a nie o liczbę zatrudnionych kierowców. Przepis należy czytać w taki sposób, że dla podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem drogowym w okresie całej działalności suma kar nie będzie mogła przekroczyć 40 tys. zł. Podkreślam – w całym okresie, kiedy jest prowadzona działalność. Prosiłem o wyjaśnienie tej kwestii. Nie pytałem o liczbę zatrudnionych kierowców. Zostałem źle zrozumiany.

Naczelnik wydziału w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego GITD Bartosz Jabłonka:

Okres, który podlega kontroli, jest określony w imiennym upoważnieniu do przeprowadzenia kontroli zgodnie z regulacjami dawnej ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Teraz ta ustawa została zmieniona. Odpowiadając na pytanie pana mecenasa, potwierdzam, że chodziło o cały okres działalności kontrolowanego podmiotu. Suma kar może wynieść w tym czasie maksymalnie 40 tys. zł. Te uregulowania są tożsame z regulacjami obowiązującymi od 2012 r. W tym zakresie w przepisach nic się nie zmieniło.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Przyjmujemy to wyjaśnienie. Rozumiem, że treść pkt 5 pozostaje bez zmian.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są jakieś inne uwagi do zmiany nr 14? Pan dyrektor Bogdanowicz, bardzo proszę.

Dyrektor generalny OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w zmianie nr 14 art. 92 jest zmieniany w większym zakresie. W tej zmianie mamy zawarte regulacje dotyczące także sumy kar pieniężnych nakładanych podczas kontroli. W starym brzmieniu, dotychczas obowiązującym, suma kar nakładanych na przedsiębiorcę wynosiła 10 tys. zł. Obecnie podnosi się ją do 15 tys. zł. W przypadku zarządzającego transportem kara kończyła się na 2 tys. zł. Po zmianie ustawy, która wprowadza sumę kar, ma to być 5 tys. zł. Widać, że następuje drastyczne zwiększenie wysokości kary i dlatego apelujemy o zastanowienie się nad ewentualnym pozostawieniem dotychczasowej wysokości kar. Apelujemy do państwa posłów i liczymy na to, że ktoś przejmie głos społeczny jako poprawkę do ustawy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Szanowni państwo, jesteśmy otwarci na dyskusję, czy ma to być 10 tys., 15 tys. zł, czy może 12 tys. zł. Pragnę tylko zauważyć, że praktyka pokazuje, iż o wiele skuteczniejsze są wyższe kary. Wystarczy zresztą popatrzeć na inne kraje w Europie. Nasza propozycja została przedstawiona w przedłożeniu, ale jak powiedziałem, jesteśmy skłonni do obniżki maksymalnej wysokości kar.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

W takim razie czekamy na propozycję, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Proponujemy, żeby w ust. 3 zamiast 15 tys. zł było 12 tys. zł, a w ust. 4 zamiast 5 tys. zł było 3 tys. zł.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Z czego wynika ta zmiana?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Doprecyzujmy. Zmiana nr 14. Chodzi o art. 92a ust. 3 i 4. Rząd proponuje 12 tys. zł zamiast 15 tys. zł i 3 tys. zł zamiast 5 tys. zł. Zaproponowana zmiana ma charakter merytoryczny i wymaga oczywiście poprawki sformułowanej na piśmie. Proszę przedstawicieli rządu o zredagowanie poprawki. Zostanie ona przejęta przez posłów. Czekamy

na przygotowanie poprawki. Udzielam głosu panu posłowi Grabarczykowi. Proszę, panie pośle.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym odwołać się do wczorajszej debaty, podczas której omawialiśmy projekt ustawy o tachografach. Pan minister Chodkiewicz zadeklarował, że ma gołębie serce. Ta deklaracja znalazła dziś częściowo potwierdzenie. Chcę jednak zaproponować pójście o krok dalej i powrót do dawnej wysokości kar, czyli 10 tys. zł i 2 tys. zł. Dlaczego nie, panie ministrze? Przecież różnica nie jest już taka duża. Nie powinniśmy tworzyć przeszkód dla przedsiębiorców. Wczoraj pan złożył deklarację, dziś ją częściowo potwierdził, a ja chciałbym bardzo, aby to potwierdzenie miało charakter zdecydowany i całkowity. Przywróćmy dawną regulację.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie pośle, pan wie, że kara musi być skuteczna i jednocześnie odstraszająca.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przede wszystkim wychowująca.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Ale także odstraszająca… Panie przewodniczący Żmijan, ja panu nie przeszkadzałem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o spokój.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Szanowni państwo, dla porównania podam wysokość kar w niektórych krajach Unii Europejskiej. Francja – 15 tys. euro, czyli ponad 60 tys. zł. Hiszpania – 18 tys. euro. Niemcy – 200 tys. euro. Tyle potrafi wynieść kara w Niemczech. Naprawdę traktujemy naszych kierowców dość łagodnie. Proszę uznać, że faktycznie moje serce jest gołębie, i przyjąć zaproponowane limity kar. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, pan prezes Litwiński.

Prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Panie ministrze, wszystko się zgadza, w krajach, które pan wymienił, rzeczywiście są takie kary, tylko że wymierza się je przewoźnikom z innych krajów. Nie dla miejscowych. Miejscowych kierowców i przewoźników władze szanują, a nie karzą. Poza tym powiedział pan, że kara powinna być odstraszająca. Przede wszystkim kara powinna być nieuchronna. Gwarantuję panu, że więcej środków spłynie do budżetu, jeśli jednostkowa kara będzie niższa. Jeśli przewoźnik rozważa, czy powinien zapłacić, czy odwołać się do sądu, to jeżeli kara będzie wysoka, wówczas częściej odwoła się do sądu. Wiemy, jak wyglądają sprawy w sądzie. Ciągną się latami, po cztery, pięć lat. Mój kolega ma teraz od pięciu lat sprawę za przekroczenie wysokości o 4 cm. Była już wniesiona kasacja, sprawę zwrócono i chłop nadal chodzi po sądach. Ja za pękniętą szybę sądziłem się z inspekcją przez trzy lata, aż wreszcie proces wygrałem, tylko czy my jesteśmy od tego, żeby chodzić do sądów? My powinniśmy pracować i płacić podatki.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Żmijan, a później poseł Grabarczyk, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Przepraszam, że znów się wypowiadam, ale kiedy dowiedzieliśmy się więcej na temat tego, kim jest pan Bartosz Jabłonka, muszę powiedzieć kilka zdań. Wczoraj, występując na sali plenarnej, powiedziałem, że najprawdopodobniej rząd chce ułatwić życie służbom kontrolnym. Pamiętam, jak bardzo stanowczo przedstawiałem stanowisko mojego klubu, kiedy padła propozycja przekazania czynność związanych z poborem opłat za przejazd po drogach. Argumentowałem wtedy, że ta służba

ma zbyt wiele obowiązków i nie powinniśmy dokładać jej następnych. Dzisiaj wyraźnie widać, że ta nowelizacja wychodzi tamtemu postulatowi naprzeciw. Mówię to z całkowitym przekonaniem. Powiem jednak więcej. Moim zdaniem źle się stało, że w przygotowaniu tego aktu prawnego główną rolę odgrywała Inspekcja Transportu Drogowego, o czym świadczy obecność i aktywność pana naczelnika Jabłonki. Moim zdaniem jest to rzecz naganna, tym bardziej że nawet do konsultacji nie dopuszczono drugiej strony, której rozpatrywane regulacje dotyczą.

Ponawiam prośbę do pana przewodniczącego, aby w świetle tych faktów zdecydować się na podjęcie rozmowy z zainteresowanymi. Cały czas nie jest jeszcze na nią za późno. Proszę mi wierzyć, że naprawdę nie chodzi o jakieś polityczne gierki. Chodzi o dobro naszej gospodarki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Szanowni państwo, do zmiany nr 14 zostały zgłoszone dwie poprawki. Pierwsza przewiduje, że w art. 92a ust. 3 wysokość sumy kar zostanie zmniejszona z 15 tys. zł do 12 tys. zł, a w ust. 4 kwota 5 tys. zł zostanie zastąpiona kwotą 3 tys. zł. Tak brzmi treść zaproponowanej poprawki, która została przejęta przez członków prezydium Komisji.

Czy są jeszcze jakieś uwagi do tej poprawki? Pan poseł Grabarczyk, zapowiadane wcześniej, bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Tytułem głosu w dyskusji. Pan minister Chodkiewicz przywołał wysokość kar w niektórych europejskich krajach, ale powinniśmy pamiętać, że tamte rynki są już od dawna ukształtowane. W Polsce rynek przewozów dopiero kształtujemy. Mamy ponad 34 tys. firm przewozowych, które zajmują się międzynarodowym transportem. Nie możemy jednak porównywać naszych firm do zagranicznych przedsiębiorstw, które funkcjonują od kilkudziesięciu lat.

Nawiążę jeszcze raz do deklaracji o gołębim sercu pana ministra i zaapeluję ponownie o pozostawienie dotychczasowych stawek bez zmian. Za 15, za 20 lat dopiero będziemy mogli nasze firmy traktować jak równorzędne podmioty dla firm z krajów europejskich, z Francji, Niemiec lub z Holandii. Dziś proponowane zmiany uderzą przede wszystkim w polskich przewoźników.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan mecenas z Biura Legislacyjnego, proszę bardzo.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, zapoznaliśmy się właśnie z propozycją poprawki. Dotyczy ona, po pierwsze, zmiany w ust. 1, z kwoty 15 tys. zł na 12 tys. zł. Po drugie, analogiczna zmiana, z 15 tys. zł na 12 tys. zł zostaje wprowadzona w ust. 3 i wreszcie po trzecie, w ust. 4 wprowadza się obniżenie wysokości kary z 5 tys. zł do 3 tys. zł. W sumie są to więc trzy poprawki, ale można je oczywiście rozpatrywać łącznie. Rozumiem, że pan przewodniczący przejmuje treść tych poprawek.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak. Już je nawet podpisałem. Czy są jeszcze jakieś uwagi w tej sprawie? Pan minister chciałby się jeszcze do niej odnieść? Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeżeli można, to chciałbym się odnieść do uwagi pana posła Grabarczyka. Cenię sobie bardzo opinię pana posła, ale w tej sprawie stanowisko rządu jest takie, że kara powinna być nieuchronna i dotkliwa. Naszym zdaniem przedsiębiorca nie może liczyć na to, że będzie działał niezgodnie z przepisami, ponieważ mu się to opłaca, gdyż ewentualna kara z tego tytułu jest niewielka. Stoimy na stanowisku, że przedsiębiorca musi działać zgodnie z prawem i temu właśnie służy zaproponowana kara. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Pan poseł Kobylarz, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Panie przewodniczący, panie ministrze, przysłuchując się tej dyskusji, coraz bardziej dochodzę do wniosku, że chyba czegoś nie rozumiem. Chcemy karać ludzi, którzy pracują na polski PKB. Wiemy, że sytuacja polskich przewoźników za granicą jest bardzo trudna, a my zastanawiamy się teraz, jak im jeszcze bardziej utrudnić życie. Naprawdę czegoś nie rozumiem. Wydawało mi się, że jesteśmy po to, aby polskim przedsiębiorcom pomagać, żeby tworzyć warunki pomagające w ich pracy, żeby mogli łatwiej wypracowywać PKB. O to chyba powinno nam chodzić. Tymczasem dziś rozmawiamy o tym, w jaki sposób utrudnić im prowadzenie działalności. Dla mnie jest to niezrozumiałe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję za wszystkie wypowiedzi. Czy są jeszcze jakieś inne uwagi do zmiany nr 14? Nie słyszę.

Szanowni państwo, czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia trzech poprawek do zmiany nr 14? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła poprawki do zmiany nr 14.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 14 wraz z poprawkami? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 14 wraz z poprawkami. Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 15. Czy są jakieś uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 15? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 15.

Zmiana nr 16. Czy ze strony państwa posłów są uwagi do zmiany nr 16? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 16? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 16.

Zmiana nr 17. Czy są uwagi do tej zmiany? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Dziękuję, panie przewodniczący. Pierwsza uwaga dotyczy ust. 1. Na końcu tego ustępu wnioskodawca posługuje się sformułowaniem „z zastrzeżeniem ust. 4–6”. Naszym zdaniem należy się zastanowić, czy w obrębie tej samej jednostki redakcyjnej, tzn. art. 93, powinniśmy takie zastrzeżenie formułować. Jeśli jednak z takiego zastrzeżenia już korzystamy, to warto je sformułować w inny sposób. Naszym zdaniem w przypadkach, gdy chodzi o odstępstwo od normy, powinniśmy używać wyrażenia „z wyjątkiem”, a jeśli istnieje konieczność zastrzeżenia w celu poinformowania adresata, że w innym przepisie sformułowano uszczegółowienie normy, powinniśmy posługiwać się sformułowaniem „z uwzględnieniem”. Dlatego zwracamy się do wnioskodawcy o zastanowienie się, która propozycja jest w tym przypadku lepsza: „z wyjątkiem” czy „z uwzględnieniem”?

Druga uwaga Biura Legislacyjnego do zmiany nr 17 dotyczy ust. 2. Stwierdza on, że decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od jej doręczenia. Proponujemy dodać słowo „dnia”. Treść przepisu byłaby wówczas następująca: „Decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od dnia jej doręczenia”.

Tak przedstawiają się propozycje naszych poprawek redakcyjnych do zmiany art. 17.

W ust. 3 znaleźliśmy jeszcze literówkę. Jest to drobiazg, ale wymagający poprawienia. Powinno być: „Organ, o którym mowa w ust. 1”. Kwestia czysto językowa. Naniesiemy oczywiście konieczną korektę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o stanowisko, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Proponujemy, żeby w ust. 1 przyjąć sformułowanie „z uwzględnieniem”. Jeśli chodzi o drugą poprawkę polegającą na dodaniu wyrazu „dnia”, to oczywiście ją akceptujemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mamy zatem sformułowanie „z uwzględnieniem ust. 4–6” i dopisanie wyrazu „dnia”. Zgadza się?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są inne uwagi do zmiany nr 17? Nie słyszę. Poprawki Biura Legislacyjnego mają charakter redakcyjny i nie wymagają przegłosowania. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 17 wraz z uwagami redakcyjnymi Biura Legislacyjnego? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 17 wraz z uwagami redakcyjnymi.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany nr 18. Czy ze strony państwa posłów są uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 18? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 18.

Zmiana nr 19. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 19? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 19.

Zmiana nr 20. Czy są uwagi do zmiany nr 20? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 20? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 20.

Zmiana nr 21. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 21? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 21.

Zmiana nr 22. Czy są uwagi do zmiany nr 22? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 22? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 22.

To była ostatnia zmiana do art. 1. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia w całości art. 1? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 1.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 2. Także i w tym przypadku będziemy rozpatrywać po kolei poszczególne zmiany. Zaczynamy od pierwszego zdania. Czy są uwagi do pierwszego zdania art. 2? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia pierwszego zdania w art. 2? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zdanie pierwsze w art. 2.

Art. 2 zmiana nr 1. Czy są uwagi do tej zmiany? Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, zmiana nr 1 w art. 2 dotyczy art. 62 ust. 4b. Chcemy zgłosić uwagę do zaproponowanego pkt 2. Stwierdza on, że przejazd zespołu pojazdów o długości większej niż określona w ust. 4a wymaga zezwolenia, o którym mowa odpowiednio w art. 64c albo art. 64d. Mamy pytanie, czy użyta alternatywa „albo" jest w tym momencie właściwa. Czy przypadkiem nie należało zastosować alternatywy łącznej, czyli spójnika „lub"?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Widzę, że w gronie przedstawicieli ministerstwa trwa gorąca narada. Proszę o stanowisko.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, po naradzie akceptujemy poprawkę Biura Legislacyjnego.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, w tej sytuacji…

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Przepraszam, panie mecenasie. Korygujemy nasze stanowisko. Pierwotna informacja okazała się błędna. Po ponownej konsultacji proponujemy pozostawienie przepisu w brzmieniu przedłożenia, czyli z alternatywą „albo".

Legislator Wojciech Paluch:

Czyli bez zmian.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak jest.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wszystko pozostaje bez zmian. Czy są inne uwagi do zmiany nr 1? Nie ma. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 1? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 1 do art. 2.

Art. 2 zmiana nr 2. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 2? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 2.

Zmiana nr 3. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 3? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 3 w art. 2.

Zmiana nr 4. Czy są uwagi do tej zmiany? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Szanowni państwo, zmiana nr 4 wprowadza korektę do ust. 1a. Mówi się w nim, że pojazd będzie usuwany z drogi na koszt wykonującego przewóz drogowy w określonym przypadku, o którym mowa w art. 140ad ust. 7. Naszą wątpliwość wzbudził ust. 5c, który stanowi, że pojazdy usuwane z drogi umieszczane są na wyznaczonym parkingu, w trybie określonym przez starostę itd. Zwracamy uwagę, że nie wskazano przypadku z ust. 1a. Czy to oznacza, że pojazd usunięty z drogi na podstawie ust. 1a nie zostanie umieszczony na takim parkingu?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pytanie do zespołu pana ministra. Co na to przedstawiciele resortu?

Legislator Jarosław Lichocki:

Jeśli można, to tylko uzupełnię, iż w przepisach obecnie obowiązujących ust. 1a jest uwzględniony, jeśli chodzi o umieszczanie pojazdów na parkingu wyznaczonym przez starostę. Dlaczego został on pominięty w nowelizowanym przepisie? Gdzie zatem taki usunięty pojazd będzie umieszczony, w jakim trybie i przez kogo? Czy będzie wymagana opłata z tego tytułu?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Po kolejnej burzliwej dyskusji w gronie zespołu ministerialnego proponujemy dodać ust. 1a, aby zachować brzmienie analogiczne z wcześniejszym. Tak jak w poprzedniej ustawie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Rozumiem, panie ministrze, że pierwszy wers ust. 5c w lit. b) otrzyma brzmienie: „Pojazd usunięty z drogi w przypadkach określonych w ust. 1 do 2 oraz…” – i dalej bez zmian. W ten sposób uwzględnimy także ust. 1a.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję bardzo. I jeszcze jedno pytanie dotyczące zastrzeżenia ust. 7, które znajduje się w ust. 5c. Czy w tym przypadku powinno być „z uwzględnieniem”, czy „z wyjątkiem”? Jest to analogiczna sytuacja jak w przypadku zmiany nr 17 w art. 1.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Na górze str. 16, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Proponujemy, aby sformułowanie „z zastrzeżeniem” zastąpić sformułowaniem „z uwzględnieniem”.

Legislator Wojciech Paluch:

Jest jeszcze jedna rzecz, panie przewodniczący, jeśli można.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Dziękujemy za zaakceptowanie przedstawionych propozycji. Chcielibyśmy jeszcze zwrócić uwagę na lit. c), czyli nowe brzmienie ust. 7. Naszym zdaniem żeby uniknąć podwójnego użycia wyrazu „okazania" – konkretnie ten wyraz jest w pkt 1, a w pkt 2 mamy sformułowanie „po okazaniu" – proponujemy wykreślenie tych wyrazów i dodanie w zdaniu wprowadzającym na końcu wyrazu „okazaniu". Po tej zmianie ust. 7 brzmiałby następująco: „Wydanie pojazdu następuje po okazaniu: 1) dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 5c; 2) w przypadku, o którym mowa w art. 140ad ust. 7 – dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 5c" i dalej już bez zmian. Są to drobne kwestie redakcyjne, które w żaden sposób nie rzutują na stronę merytoryczną przepisu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stanowisko rządu, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Przyjmujemy zaproponowane zmiany.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy są inne uwagi do zmiany nr 4? Brak uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 4 wraz z poprawkami redakcyjnymi Biura Legislacyjnego? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 4.

Zmiana nr 5. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 5? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 5 do art. 2.

Zmiana nr 6. Czy są uwagi do zmiany nr 6? Pan dyrektor Bogdanowicz, bardzo proszę.

Dyrektor generalny OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Szanowni państwo, przy okazji zmiany nr 6 jako przedstawiciele strony społecznej chcielibyśmy zwrócić uwagę na bardzo poważny mankament. Chodzi o fragment przepisu, który jest zmieniany. Mam na myśli pkt 7. Chodzi o przekroczenie warunków przejazdu określonych dla zezwolenia dla pojazdu nienormatywnego. Ustawa – Prawo o ruchu drogowym określa katalog kar. Wielkości są różne. Czasami 5 tys. zł, czasami 2 tys. zł. Przypominam, że chodzi o niedotrzymanie warunków przy przejeździe pojazdu nienormatywnego. Mówiąc jaśniej, uzyskałem na przykład zgodę na przejazd pojazdem 45-tonowym, który jest już pojazdem nienormatywnym, ale w czasie kontroli okazało się, że mam 46 albo 48 ton. W takiej sytuacji zostanę ukarany na mocy ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Jednocześnie w tej samej ustawie, na str. 27, znajduje się taryfikator kar za przekroczenia mas, wymiarów i nacisków. Zgodnie z nim obejmie mnie kolejna kara z tytułu przekroczenia dozwolonej masy. Oznacza to, że za to samo stwierdzone przewinienie grożą mi dwie kary na mocy dwóch różnych ustaw. Uważamy, że tak być nie powinno.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeśli pan pozwoli, panie przewodniczący, to odpowiedzi udzieli mój współpracownik, pan Grzegorz Mucha. Żeby wyjść naprzeciw oczekiwaniom posła Żmijana, od razu podaję stanowisko: naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Grzegorz Mucha:

Wysoka Komisjo, chciałbym wskazać, że kary nakładane zgodnie z art. 140ab ust. 1 pkt 7 dotyczą tylko niedotrzymania warunków przejazdu określonych dla zezwolenia kategorii VII. Wspomniane zezwolenie wydaje się na podstawie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z art. 64d ust. 9, który określa warunki, czas przejazdu, krotność trasy itd. Za naruszenie wspomnianych warunków obowiązuje kara określona w pkt 7.

Jeżeli jednak parametry pojazdu posiadającego kategorię VII różnią się od określonych we wniosku, wtedy podmiot zainteresowany wydaniem zezwolenia określa, jaką masę i wymiary, tzn. szerokość, wysokość i długość, posiada dany pojazd wraz z ładunkiem. Jeżeli kontrola stwierdzi, że parametry są zgodne z deklarowanymi, nie ma podstawy do ukarania. W obecnym porządku prawnym było tak, że jeśli stwierdzono przekroczenie, nakładano na przewoźnika karę w kwocie 2 tys. zł. Po nowelizacji przejazd pojazdu, jeśli zostanie stwierdzona różnica parametrów w kategorii VII, będzie potraktowany jako przejazd bez zezwolenia. Skutek będzie taki, że wykonujący przejazd zostanie ukarany tak samo jak w przypadku braku zezwolenia.

Na uwagę zasługują następujące kwestie. Na przykład mamy ładunek o masie 200 ton, ale zostało zgłoszone tylko 170 ton. Organ wydający zezwolenie otrzymuje uzgodnienie wszystkich zarządców dróg na przejazd po wyznaczonej trasie dla masy 170 ton. W rzeczywistości, jak powiedziałem, będzie jednak przemieszczany ładunek o masie 200 ton. Taka sytuacja wpływa destrukcyjnie na infrastrukturę drogową i dlatego zdecydowaliśmy się na zmianę przepisów, zgodnie z którymi tego rodzaju przypadki będą traktowane jako brak zezwoleń. Wynika to z faktu, że na większą masę podmiot zgłaszający mógłby w ogóle nie otrzymać zezwolenia, ponieważ zarządcy dróg, po których odbywa się przejazd, nie dokonaliby stosownego uzgodnienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, dyrektor Bogdanowicz.

Dyrektor generalny OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przed chwilą powiedziałem, że jest to tylko fragment przepisów. Artykuł, o którym rozmawiamy, to art. 140ab. W ust. 1 pkt 1 jest przewidziana kara w wysokości 1500 zł za brak zezwolenia w kategorii I. Przykład: do miejsca załadunku prowadzi droga 8-tonowa. Wjeżdżam na nią pojazdem 11,5-tonowym, o takim nacisku osi. Mógłbym tą droga przejechać legalnie, jeśli uzyskałbym zezwolenie w kategorii I. Niestety, przez pośpiech lub niedopatrzenie nie załatwiłem stosownego zezwolenia. Zostanę za to ukarany karą w wysokości 1500 zł. Jeśli jednak inspekcja zauważy na tej drodze mój samochód, stwierdzi przekroczenie naciskowe i dostanę za to drugą karę, zgodnie z tabelką kar za przekroczenie. Czy to jest podwójne karanie? Oczywiście, że tak.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan prezes Litwiński, proszę bardzo.

Prezes OZPTD Piotr Litwiński:

Postaram się państwu wytłumaczyć, jak to wygląda w rzeczywistości. Załóżmy, że musimy przemieścić ładunek z miejsca A do miejsca B, co wymaga poruszania się po wielu drogach. Zezwolenia na transport wydaje zarządca danej drogi. Kiedyś próbowałem przejechać spod Rzeszowa, nie pamiętam w tej chwili nazwy tej miejscowości, do Chyżnego. Musiałem w tym celu uzyskać osiem zezwoleń. Nawet było tak, że jak droga prowadziła przez świętokrzyskie i podkarpackie, to ci z Rzeszowa wydali zezwolenie do granicy, a na tę samą drogę od granicy województw musiałem uzyskać zezwolenie ze świętokrzyskiego.

Jakby tego było mało, to teraz zarządcy dróg nie wydają takich zezwoleń. Odpisują, że droga jest w złym stanie i nie mogą wydać zezwolenia na przejazd. Tymczasem po tej drodze jeżdżą wszystkie inne pojazdy wiozące materiały sypkie, które są zwolnione z nacisku osiowego, jeżeli mają właściwą dopuszczalną masę całkowitą. Czyli jeśli pojazd nie przekracza 60 ton, inspekcja nie bada nacisku osi. Tak to powinno wyglądać, a tym-

czasem nas będzie się karać dwa razy za to samo. Z tabel raz, a z ustawy drugi raz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Ponownie pozwolę sobie skorzystać z wiedzy pana naczelnika Bartosza Jabłonki, jeśli pan przewodniczący wyrazi zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Naczelnik wydziału w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego GITD Bartosz Jabłonka:

Chciałbym odnieść się do przykładu podanego przez pana dyrektora Bogdanowicza. Szanowni państwo, załącznik do ustawy o transporcie drogowym nie przewiduje kar za naciski na osie. Przykład, który pan podał, że przewoźnik będzie musiał zjechać pojazdem 11,5-tonowym z drogi 8-tonowej, po której poruszał się w celu dokonania załadunku lub rozładunku, nie jest przykładem trafionym, ponieważ dopóki przewoźnik nie przekroczy dopuszczalnej masy całkowitej, nie będzie z tego tytułu ponosił jakiejkolwiek odpowiedzialności. Załącznik do ustawy o transporcie drogowym dotyczy tylko DMC pojazdów, dopuszczalnej masy całkowitej i chodzi tylko o pojazdy od 3,5 do 12 ton, a jak dobrze wszyscy wiemy, zezwolenia zaczynają się od 18 ton. Pojazdy, o których mowa w ustawie o transporcie drogowym, nie podlegają pod żaden system zezwoleń, a jedynie karze z Kodeksu wykroczeń w postaci mandatu karnego w wysokość do 500 zł. Przewidziana jest także odpowiedzialność administracyjna, ale to z kolei wiąże się z unijnym rozporządzeniem nr 403, które reguluje zagadnienie odpowiedzialności i utraty oraz posiadania dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję za wyjaśnienia. Przypominam, że rozpatrujemy zmianę nr 6 do art. 2. Ze stanowiska ministerstwa można wywnioskować, że opowiada się za utrzymaniem zapisu w brzmieniu przedłożenia. Czy są inne propozycje? Nie ma. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 6? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 6.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 7. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 7? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 7.

Zmiana nr 8. Czy są uwagi do zmiany nr 8? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 8? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 8.

Zmiana nr 9. Czy są uwagi do zmiany nr 9? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 9? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 9.

Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie zmian w art. 2. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia w całości art. 2? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 2.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 3. Czy są uwagi do pierwszego zdania w art. 3? Nie ma uwag. Ten artykuł rozpatrzymy w całości. Czy są uwagi do treści art. 3? Nie słyszę uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 3? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 3.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 4. Pierwsze zdanie. Czy są uwagi do treści zdania pierwszego w art. 4? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zdania pierwszego w art. 4? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zdanie pierwsze w art. 4. Ten artykuł ponownie będziemy rozpatrywać poszczególnymi zmianami.

Zmiana nr 1. Czy są uwagi do zmiany nr 1? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 1? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 1.

Zmiana nr 2. Czy są uwagi do zmiany nr 2? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 2? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 2.

Zmiana nr 3. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 3? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 3.

Zmiana nr 4. Czy są uwagi do zmiany nr 4? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 4? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 4.

Zmiana nr 5. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 5? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 5.

Zmiana nr 6. Bez uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 6? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 6.

Zmiana nr 7. Czy są uwagi do tej zmiany? Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Chcemy prosić wnioskodawców o ustosunkowanie się do następującej wątpliwości. W naszej ocenie zastosowana technika legislacyjna z załącznikami do ustawy może budzić pewne wątpliwości, chociażby w sytuacji opracowywania tekstu jednolitego. Wyjaśniam, o co chodzi. Do ustawy są załączone dwie grupy załączników. Do pierwszej nowelizacji i do nowelizacji zawartej w art. 4. W konsekwencji do ustawy mamy pięć załączników do niniejszej nowelizacji, przy czym dotyczą one dwóch różnych ustaw. Przy opracowaniu tekstu jednolitego ustawy z art. 1 i ustawy z art. 4 może pojawić się wątpliwość co do załączników do nowelizacji ustawy o transporcie drogowym. Tekst jednolity ustawy rządzi się swoimi regułami. Wiele przepisów się w nim skreśla lub nie uwzględnia w obwieszczeniu itd. Może powstać wątpliwość, czy załączniki umieszczone na końcu jednej ustawy, ale dotyczące dwóch różnych ustaw na pewno dotyczą poszczególnych ustaw. Przedstawione wątpliwości mogłoby usunąć zastosowanie innej techniki legislacyjnej, która polega na tym, że załączniki są zamieszczone w danym artykule, na końcu. W praktyce wygląda to tak, że stosuje się zapis: „Dodaje się załączniki w brzmieniu" i po dwukropku wymienia dodane załączniki. W naszym projekcie dodalibyśmy ten zapis po art. 4, a nie na końcu ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poproszę o stanowisko rządu w stosunku do propozycji pana mecenasa.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Potrzebujemy chwilę na zastanowienie się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście, zaczekamy.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Już jesteśmy gotowi. Podtrzymujemy przedłożenie rządowe, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy są inne uwagi do zmiany nr 7? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 7 w brzmieniu przedłożenia? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 7.

W ten sposób zakończyliśmy rozpatrywanie zmian do art. 4. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia w całości art. 4? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 4.

Przystępujemy do rozparzenia art. 5. Czy są uwagi do zmiany nr 1? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 1 w art. 5? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 1.

Zmiana nr 2. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 2? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 2.

Zmiana nr 3. Czy są uwagi do zmiany nr 3? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 3? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 3.

Zakończyliśmy rozpatrywanie zmian w art. 5. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia w całości art. 5? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 5.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 6. Artykuł ten rozpatrzymy w całości. Czy są jakieś uwagi do treści art. 6? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 6? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 6.

Art. 7. Także rozpatrujemy go w całości. Czy są jakieś uwagi do tego artykułu? Nie słyszę uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 7? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 7.

Art. 8. Czy są jakieś uwagi do treści art. 8? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 8? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 8.

Art. 9. Czy są uwagi do art. 9? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 9? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 9.

Art. 10. Czy są uwagi do art. 10? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 10? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 10.

Art. 11. Czy są uwagi do tego artykułu? Bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zważywszy na obecny etap procedury legislacyjnej, harmonogram prac nad ustawą oraz uwzględniając 21-dniowy termin konstytucyjny dla prezydenta RP na podpisanie ustawy, może się okazać, że vacatio legis zaproponowane przez wnioskodawców, zakładające, że ustawa wejdzie w życie 1 czerwca 2018 r., nie zostanie zachowane. Jest to tym bardziej prawdopodobne, że ustawa musi jeszcze przejść procedurę drugiego i trzeciego czytania, a także przez Senat, który ma 30 dni na ustosunkowanie się do uchwalonej przez Sejm ustawy. W naszej ocenie, uwzględniając dodatkowo przepisy ustawy o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych, należałoby zmodyfikować pierwotnie planowany termin wejścia w życie procedowanej ustawy. Jest to konieczne, jeśli mamy uwzględnić odpowiednie vacatio legis.

Ponieważ projekt ustawy wprowadza dość istotne modyfikacje w przepisach dotyczących naruszeń warunków przewozowych i przewozów drogowych jako takich, zachowanie odpowiedniego vacatio legis wydaje się ze wszech miar wskazane, także w kontekście rozpatrywanej równolegle ustawy o tachografach. Sugerujemy zatem, żeby art. 11 został zmodyfikowany. Liczymy na to, że strona rządowa przedstawi w tym zakresie propozycję, która rozwieje przedstawione wątpliwości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o stanowisko strony rządowej.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Proponujemy, żeby przyjąć następujące brzmienie art. 11: „Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem art. 1 pkt 6–8, które wchodzą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia”.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Przejmujemy tę poprawkę. Proszę ją tylko pilnie zredagować i przedstawić na piśmie. Powoli zbliżamy się bowiem do zakończenia prac nad projektem ustawy. Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Oprócz art. 11, który prawdopodobnie przyjmie inne brzmienie w następstwie poprawki zaproponowanej przez stronę rządową i przejętej, jak się domyślam, przez pana przewodniczącego, do przyjęcia pozostało nam jeszcze pięć załączników, które stanowią integralną część ustawy. Chciałbym poprosić o udzielenie głosu po przyjęciu art. 11, ale przed rozpoczęciem rozpatrywania załączników.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście, panie mecenasie. Czy poprawka została już zredagowana? Rozumiem, że strona rządowa zdecydowała się na wariant „po upływie 30 dni od dnia jej ogłoszenia”.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Znamy zatem treść poprawki. Przejmuję ją. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zgłoszonej poprawki? Nie ma sprzeciwu. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 11 wraz z poprawką? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 11 wraz z poprawką.

Uwzględniając prośbę pana mecenasa, przed rozpatrzeniem załączników ponownie udzielam głosu przedstawicielowi Biura Legislacyjnego. Bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Zanim Wysoka Komisja przystąpi do rozpatrzenia załączników dołączonych do projektu ustawy, pragniemy zwrócić państwa uwagę, pomijając obszerność regulacji zawartych w załącznikach, że w kontekście wcześniej przyjętych poprawek, które modyfikują wysokość kar pieniężnych, chodzi o art. 92a ust. 1, 3 i 4, należałoby starannie przeanalizować, czy pierwotne kary zawarte w załącznikach nie powinny również ulec zmianie. Ta sama uwaga odnosi się także do sumy kar pieniężnych. Do czasu drugiego czytania ta sprawa powinna być sprawdzona i skorygowana. Chodzi zwłaszcza o ust. 5 w kontekście nowego brzmienia art. 92a ust. 1.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o stanowisko rządu. Panie ministrze, co z tymi załącznikami.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Rzeczywiście rzecz wymaga starannej analizy. Proponujemy, aby wszystko sprawdzić i ewentualnie skorygować w drugim czytaniu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, myślę, że jest to rozsądna propozycja. Pozostawiamy zatem na razie załącznik nr 1 w dotychczasowym brzmieniu. A co z pozostałymi?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Proponujemy chyba wszystkie załączniki odłożyć do drugiego czytania.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego GITD Bartosz Jabłonka:

Propozycja, mówiąc w skrócie, jest taka, żeby maksymalna kara wyznaczona w załączniku nr 3, głównie w dziale III dotyczącym międzynarodowych przewozów drogowych – chodzi o brak zezwolenia, która była określona na 15 tys. Zł, została obniżona do 12 tys. zł. Zmniejszone zostaną także kary z załącznika nr 2 z wcześniej przewidywanych 5 tys. zł do 3 tys. zł.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, pan naczelnik dość swobodnie się wyraził o tych zmianach, ale proszę pamiętać, że trzeba wskazać konkretne punkty w konkretnych załącznikach. Konieczna jest oczywiście poprawka na piśmie, która stanowić będzie konsekwencję wcześniej przyjętych zmian. Rzeczy są bardzo ważne, ponieważ dotyczą kwestii wysokości nakładanych kar.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Całkowita zgoda, że te sprawy są istotne. Zdaje się ponadto, że należy także oczekiwać jeszcze innych poprawek ze względu na przeliczenia kar łącznych. Sygnalizujemy niniej-

szym, że zostaną przez posłów zgłoszone poprawki w tej materii. Jakie jest zatem ostateczne stanowisko ministerstwa w kwestii samych załączników, od nr 1 do nr 5?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Proszę o odłożenie tej sprawy do drugiego czytania. Zdołamy w tym czasie wszystko przeanalizować i odpowiednio uporządkować.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czyli w tej chwili pozostawiamy załączniki w brzmieniu przedłożenia. Zgadza się?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy są inne uwagi do załączników? Pan dyrektor Bogdanowicz, proszę bardzo.

Dyrektor generalny OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Nie mamy naturalnie odpowiedniej mocy sprawczej, aby to zmienić, dlatego tylko zwracamy uwagę, że w tej chwili załączniki pozostają w oczywistej sprzeczności z przyjętym projektem ustawy. W tekście górna granica kary to 12 tys. zł, a w załącznikach 15 tys. zł, jednak nie o to teraz chodzi.

Chciałbym na moment nawiązać do myśli wyrażonej chyba przez pana przewodniczącego Żmijana, że nad tymi załącznikami siedzieliśmy kiedyś kilka miesięcy i metodyka wyliczania niektórych kar wynika z logicznego ciągu. Mamy na przykład karę w wysokości 2 tys. zł, 10 tys. zł i 15 tys. zł. Jeśli obniża się karę najwyższą, to logicznie należałoby odpowiednio obniżyć wszystkie pozostałe. Podobnie jest w przypadku sumowania kar. Jeśli pułap maksymalny się zmienia, to powinny zmienić się i pozostałe wielkości. Jesteśmy oczywiście otwarci na dyskusję i dalszą pracę w tym zakresie. Jeśli pan minister widzi pole do dyskusji, to przed drugim czytaniem stawimy się u pana ministra, żeby wspólnie wypracować ostateczną treść poprawki. Mamy nadzieję, że istnieje na to szansa.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Co pan na to, panie ministrze?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Podtrzymam przedstawione przed chwilą stanowisko. Do załączników możemy powrócić przy okazji drugiego czytania, jeżeli jest to możliwe.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście, że jest to możliwe. Z pełną świadomością postępujemy teraz tak a nie inaczej. Niektóre regulacje wymagają większej refleksji i głębszej analizy. Proszę pamiętać, że nic jeszcze nie jest przesądzone. Cały czas mamy projekt ustawy, a nie ustawę. Można zgłaszać poprawki i otwarta jest szansa na wprowadzenie lepszych zapisów. Nie popełniamy w tej chwili żadnego błędu, a jedynie robimy to, co do nas należy. W trakcie dalszego procesu legislacyjnego można zgłaszać poprawki, które pojawią się po analizie, dyskusji i spotkaniach zainteresowanych stron. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Panie przewodniczący, z każdym rozpatrzonym artykułem wyraźniej widać, że wniosek o powołanie podkomisji był całkowicie uzasadniony. Wiele spraw wymaga wyjaśnienia i dlatego raz jeszcze apeluję – powołajmy podkomisję. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ten problem już omawialiśmy i nie będziemy do niego wracać, tym bardziej że doszliśmy do art. 11 i pięciu załączników do projektu ustawy, które postanowiliśmy na razie pozostawić w brzmieniu z druku przedłożenia.

Pozostaje nam jeszcze zajęcie stanowiska wobec całości projektu ustawy. Czy ktoś chce w tej sprawie zabrać głos? Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Tadeusz Wilk:

Szanowni państwo, chciałbym jeszcze raz wrócić do kwestii wysokości kar. Niektóre kary, jakie dziś obowiązują, już są nieprawdopodobnie wysokie. Wzrost kary na przykład o 7 tys. zł jest jednak czymś niespotykanym. Wszystkim się chyba wydaje, że przewoźnicy mają nie wiadomo jakie pieniądze, nie wiadomo ile zarabiają itd. Każdy nam zazdrości taboru, nowoczesnych samochodów i na tej podstawie wyobraża sobie, że obracamy nie wiadomo jakimi sumami. Trzeba sobie uświadomić, szanowni państwo, że te samochody nie są naszą własnością. One należą do banku albo do firmy leasingowej.

W tej sytuacji proponowana jest radykalna zmiana zasad. Udało się obniżyć maksymalną karę z 15 tys. zł do 12 tys. zł. To dobrze, ale trzeba zastanowić się również nad innymi karami, jakie są wymienione w załącznikach. W niektórych przypadkach są one nieprawdopodobnie wysokie. Na przykład wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego bez posiadania w pojeździe certyfikatu potwierdzającego spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu wymaganego odpowiednio do posiadanego zezwolenia kosztuje 15 tys. zł, czyli mamy plus 7 tys. zł. Dalej, wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego pojazdem niespełniającym warunków określonych w certyfikacie potwierdzającym spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu – 15 tys. zł. Także plus 7 tys. zł. Dalej, wykonywanie przewozu kabotażowego rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia – 15 tys. zł. Plus 5 tys. zł. To akurat nie dotyczy polskich przewoźników, ale wzrost kary jest ogromny. O takich kwotach rozmawiamy, szanowni państwo, o tego rodzaju zmianach. Wydaje mi się, że sytuacja wymaga, abyśmy wszyscy jeszcze raz się spotkali i na spokojnie przeanalizowali zapisy, które znajdą się w załącznikach. Wspominam o tym dlatego, że kiedy poprzednio pracowaliśmy nad zmianą ustawy, to odbyło się kilka spotkań w związku z treścią załączników, dokładnie tych, o których teraz rozmawiamy. W trakcie tamtych spotkań naprawdę dyskutowaliśmy i staraliśmy się uwzględnić interesy przewoźników, inspekcji drogowej, rządu, drogowców itd. Dyskusja była bardzo wnikliwa i udało nam się osiągnąć kompromis. Oczywiście kompromis to sytuacja, kiedy nikt nie jest zadowolony z ostatecznego efektu. Przewoźnicy nie byli zadowoleni z wysokości kar, ale był to jednak jakiś wypracowany kompromis. Dzisiaj zachowujemy się w sposób zupełnie odmienny, a wprowadzane zmiany są naprawdę bardzo znaczące.

Nie chcę w tej chwili wracać do tego, o czym wspominał poseł Żmijan i inni uczestnicy dyskusji, że za to samo przewinienie będzie się nas karać kilka razy, ale muszę się do tego zagadnienia odnieść. Ukarany zostanie kierowca, zarządzający transportem i na dokładkę przedsiębiorca. Co gorsza, nie ma odwołania w tej sytuacji. Wszyscy poniosą karę. Pytanie: dlaczego? Przecież jeśli ktoś zawinił, to zwykle jest tym kimś kierowca. Czasami jeśli jakaś sytuacja się powtarza, można też wziąć za głowę zarządzającego transportem i stwierdzić, że skoro dopuszcza do nieprawidłowości po stronie kierowcy, to też za taki stan rzeczy odpowie, ale jest to możliwe tylko w określonych sytuacjach. Podobnie ma się rzecz z przedsiębiorcą, ale nie może być takiej sytuacji, że trzy osoby jednocześnie odpowiadają za to samo przewinienie.

Powtórzę raz jeszcze – załączniki wymagają od nas wspólnej pracy. Mówiąc „nas", mam na myśli przewoźników i przedstawicieli strony rządowej. Usiądźmy, zastanówmy się nad problemem i zdecydujmy, jakie mają być kary i jak ma wyglądać ich właściwa gradacja. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Chcę państwa poinformować, że na tym posiedzeniu Sejmu nie skończymy procesu legislacyjnego związanego z rozpatrywanym projektem ustawy. Dajemy sobie czas do czerwca. Będzie okazja do spotkań i dyskusji oraz przedstawienia własnych pomysłów i uwzględnienia argumentów strony społecznej. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chcę odnieść się do jednej niezwykle ważnej rzeczy. Mam na myśli wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia

na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji. Bardzo mnie dziwi fakt, że polscy przewoźnicy opowiadają się za zmniejszeniem kar z tego tytułu. Czy to oznacza, że chcecie państwo jeździć bez licencji? Czy dlatego, żeby było tanio, to ma się opłacać jeździć bez licencji? Czy chcecie naprawdę wspierać szarą strefę? Na to naszej zgody nie ma i strona rządowa będzie twardo obstawała przy swoim stanowisku w tej kwestii.

I jeszcze kwestia odpowiedzialności. Moim zdaniem w ustawie wyraźnie określiliśmy, że nie sumujemy tych kar i nie karzemy za to samo. Każdy zainteresowany odpowiada za coś innego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Zgłosił się jeszcze pan poseł Król. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, nie muszę chyba specjalnie się przedstawiać, każdy chyba wie, że jestem zwolennikiem rządu Prawa i Sprawiedliwości. Dziś zrobię jednak wyjątek od reguły. Kiedy się słucha bowiem pana ministra, jak dziś, to trzeba zabrać głos, nawet jak się jest gorącym orędownikiem rządów PiS. Bardzo namawiam pana ministra, aby podjął heroiczną próbę ucywilizowania sytuacji na rynku samochodów do 3,5 tony. Te samochody potrafią w skrajnych przypadkach przewozić 8, a nawet 11 ton ładunku. Tak przynajmniej twierdzą koledzy z ITD. Gdyby pan zechciał zająć się tym dziwnym i nieuregulowanym rynkiem, na którym niczego się nie szanuje, a już na pewno nie licencji, to bardzo gorąco polecam taką aktywność. Na tym rynku prowadzone są bowiem nie tylko działania wbrew prawu, ale nierzadko wbrew zdrowiu i życiu kierowców.

Życzę wszystkim przedsiębiorcom, którzy zdobyli silną pozycję na rynku przewozów dzięki ciężkiej pracy, aby każdy segment tego rynku wyglądał tak jak w przypadku rynku powyżej 3,5 tony. Na tym skończę. Życzę panu ministrowi dobrego dnia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeszcze pan Bogdanowicz, proszę bardzo.

Dyrektor generalny OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Wysoka Komisjo, panie ministrze, prosiliśmy o obniżenie sumy kar do obecnego poziomu, czyli 10 tys. zł i 2 tys. zł. Pan minister pokazał swoje gołębie serce, o które apelował poseł Grabarczyk, i w prezencie otrzymaliśmy również obniżenie widełek, w których określane są kary ogólnie. W tym momencie skutek jest taki, że kary nakładane na przewoźników zagranicznych, które w naszej ocenie powinny pozostać na wysokim poziomie albo powinny zostać jeszcze podwyższone, automatycznie zostały obniżone do kwoty 12 tys. zł. Proszę więc nas nie obwiniać i nie twierdzić, że staramy się o obniżkę kar dla zagranicznych przewoźników. Z pewnością tego nie chcemy, a to, co się stało, to jedynie odprysk przyjętej poprawki.

Patrząc na katalog kar, o którym mówił pan dyrektor Wilk z ZMPD, wyraźnie widać, że niektóre kary poszły gwałtownie w górę. Być może podane przykłady nie były najlepiej dobrane, ale mamy za mało czasu, aby teraz dyskutować o szczegółach i koncentrować się na karach dotyczących tylko polskich przewoźników. Poddaję to jednak pod uwagę państwa posłów. Jeśli spojrzycie państwo na załączniki, na ostatnią czwartą kolumnę, w której wpisane są odniesienia do rozporządzenia nr 403, a przypominam, że jest to unijne rozporządzenie mające na celu standaryzację czynów karanych w Unii Europejskiej, łatwo zauważyć szereg pustych pól. Te pola oznaczają, że dana kara to polska specyfika. Nasze przepisy są o wiele ostrzejsze niż regulacje unijne. Proszę o zwrócenie na to uwagi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Do dalszej dyskusji na ten temat wrócimy przy okazji kolejnego kroku legislacyjnego. Będzie to miało miejsce w czerwcu, prawdopodobnie 4 lub 5 czerwca.

Czy są jeszcze jakieś uwagi do całości druku nr 2459? Poseł Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zgłaszam sprzeciw wobec propozycji przyjęcia projektu tej ustawy w takiej formie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poddaję pod głosowanie całości projektu ustawy. Kto z państwa posłów jest za przyjęciem projektu ustawy z druku nr 2459? (13) Kto jest przeciw? (8) Kto się wstrzymał od głosu? (0) Dziękuję. Stwierdzam, że Komisja przyjęła projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Dalsze prace legislacyjne, jak powiedziałem, są przewidziane na czerwiec. Informuję członków Komisji, że po głosowaniu może zostać zwołane posiedzenie Komisji Infrastruktury dotyczące Centralnego Portu Komunikacyjnego. Ustawa o tachografach jest odłożona do 4 czerwca.

Zanim zakończę posiedzenie, konieczne jest jeszcze dokonanie wyboru posła sprawozdawcy. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, sprawozdawcą zostanie poseł Bogdan Rzońca. Nie słyszę sprzeciwu. Dziękuję. Zamykam obrady Komisji.